

**Regionstyrelsens arbetsutskott****§263****Beslut om att genomföra förstudie gällande byggnation av ny bussdepå för Hallandstrafiken i Halmstad**

RS241006

**Beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott beslutar att

- ge Regionfastigheter i uppdrag genomföra förstudie gällande byggnation av ny bussdepå i Halmstad till en kostnad av 1 500 000 kr. Utgiften för förstudien tas inom fastlagd investeringsram för 2024–2025.

**Ärendet**

Hallandstrafiken har inkommit med ett lokalbehovsärende gällande behovet av en ny bussdepå för lokal- samt regiontrafik i Halmstad. Hallandstrafiken hyr dagens depå av extern fastighetsägare. Denna depå är sliten och är ej heller anpassad efter dagens behov. Fastighetsägaren är ej heller intresserad av att förlänga befintligt avtal efter att nuvarande avtalsperiod löper ut 2030.

Då Hallandstrafiken av främst ekonomiska skäl ställer stora krav på placeringen så har en lokaliseringsstudie genomförts. I denna studie graderas olika framtagna placeringar efter ett antal noga utvalda kriterier.

De förslag på placeringar som förespråkas i lokaliseringsstudien ska sedan tas med in i förstudien där ett förslag på byggnad innehållandes de funktioner som verksamheten kräver ska presenteras. Även en lösning för intilliggande uppställningsplatser för bussarna ska framgå av förslaget.

Förstudien ska visa på två möjliga alternativ där det ena innebär att Region Halland själva bygger en bussdepå och det andra att Region Halland ingår ett hyresavtal där en extern hyresvärd uppför samt hyr ut en bussdepå till Region Halland. Dessa alternativ ska presenteras både utförandemässigt samt ekonomiskt.

**Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott beslutar att

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

**Regionstyrelsens arbetsutskott**

- ge Regionfastigheter i uppdrag genomföra förstudie gällande byggnation av ny bussdepå i Halmstad till en kostnad av 1 500 000 kr. Utgiften för förstudien tas inom fastlagd investeringsram för 2024–2025.

**Beslutsunderlag**

- Begäran om att genomföra förstudie gällande byggnation av ny bussdepå för Hallandstrafiken i Halmstad.
- Strategiskt vägval bussdepåer\_Hallandstrafiken AB 2022-12-30(152993)
- Beslutsförslag, Förstudie bussdepå Halmstad(152991)

**Expedieras till**

DN Kollektivtrafik

**Paragrafen är justerad**

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

**Regionkontoret**  
Ekonomi  
Marcus Vennersten  
Fastighetsförvaltare

**Beslutsförslag**

<b>Datum</b>	<b>Diarienummer</b>
2024-10-22	RS241006

**Regionstyrelsens arbetsutskott****Begäran om att genomföra förstudie gällande byggnation av ny bussdepå för Hallandstrafiken i Halmstad.****Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott beslutar att

- ge Regionfastigheter i uppdrag genomföra förstudie gällande byggnation av ny bussdepå i Halmstad till en kostnad av 1 500 000 kr. Utgiften för förstudien tas inom fastlagd investeringsram för 2024–2025.

**Sammanfattning**

Hallandstrafiken har inkommit med ett lokalbehovsärende gällande behovet av en ny bussdepå för lokal- samt regiontrafik i Halmstad. Hallandstrafiken hyr dagens depå av extern fastighetsägare. Denna depå är sliten och är ej heller anpassad efter dagens behov. Fastighetsägaren är ej heller intresserad av att förlänga befintligt avtal efter att nuvarande avtalsperiod löper ut 2030.

Då Hallandstrafiken av främst ekonomiska skäl ställer stora krav på placeringen så har en lokaliseringsstudie genomförts. I denna studie graderas olika framtagna placeringar efter ett antal noga utvalda kriterier.

De förslag på placeringar som förespråkas i lokaliseringsstudien ska sedan tas med in i förstudien där ett förslag på byggnad innehållandes de funktioner som verksamheten kräver ska presenteras. Även en lösning för intilliggande uppställningsplatser för bussarna ska framgå av förslaget.

Förstudien ska visa på två möjliga alternativ där det ena innebär att Region Halland själva bygger en bussdepå och det andra att Region Halland ingår ett hyresavtal där en extern hyresvärd uppför samt hyr ut en bussdepå till Region

Halland. Dessa alternativ ska presenteras både utförandemässigt samt ekonomiskt.

## Bakgrund

Hallandstrafiken har inkommit med ett lokalbehovsärende gällande behovet av en ny bussdepå i Halmstad. Behovet grundar sig i att långsiktigt kunna erbjuda kollektivtrafik för Hallands invånare. I lokalbehovsärendet framgår det att det är viktigt för verksamheten att själva äga bussdepån för att på så sätt ha en rådgighet över den.

Hallandstrafiken hyr idag en bussdepå av en extern fastighetsägare vilken rymmer både lokal- samt regionbussar. Befintlig depå byggdes på 50-talet och är väldigt sliten. Takhöjd är ej heller anpassad efter dagens fordon vilket försvårar servicearbeten osv.

Hysesavtalet med extern fastighetsägare löper ut 2030 vilket är samtidigt som det befintliga trafikavtalet med nuvarande bussbolag löper ut. Fastighetsägaren har signalerat att de inte heller har något intresse i att förlänga befintligt hyresavtal.

Baserat på verksamhetens inkomna lokalbehov så har en behovsanalys genomförts. Denna behovsanalys visar att en förstudie behöver genomföras.

Första steget i förstudien blir att genomföra en lokaliseringsstudie. Utefter en framtagen matris så kommer olika alternativ graderas där kriterierna är baserade både på verksamhets- samt fastighetsbehov.

Förstudien ska baserat på de olika alternativen från lokaliseringsstudien ta fram ett förslag på byggnad innehållandes utrymme för trafikledning/administration, verkstadshall samt tvätt- och städhall. Utöver detta ska också en lösning för uppställningsplatser för cirka 90 bussar med möjlighet till expansion presenteras. Dessa uppställningsplatser ska ge möjlighet att tanka och ladda fordonen.

Två olika alternativ ska presenteras i förstudien:

*1: Förslag samt kalkyl på bussdepå där Region Halland förvärvar en tomt samt bygger en bussdepå i egen regi.*

*2: Förslag samt kalkyl på möjligheten att extern fastighetsägare ingår ett hyresavtal om att hyra ut en bussdepå till Region Halland.*

Dessa alternativ ska vägas mot varandra där ett av alternativen ska förespråkas.

## Konsekvensbeskrivning

En väl fungerande kollektivtrafik gynnar både invånarna i Halland samt miljön. Att hitta en strategiskt rätt placering av ny bussdepå är av stor vikt då ökade kostnader för att köra tomma bussar kan få som konsekvens att biljettpriser osv. ökar.

## Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Bedömd kostnad för genomförande av förstudie:

- 1 500 000 kr

## Förvaltning

Krister Björkegren  
Regiondirektör

Per Karlsson  
Ekonomidirektör

## Bilaga:

## Styrelsens/nämndens beslut delges

DN Kollektivtrafik

# Strategiskt vägval bussdepåer

Hallandstrafiken AB  
2022-12-30



**Sweco Sverige AB**  
**Uppdrag**  
**Uppdragsnummer**  
**Kund**  
**Ver**  
**Datum**  
**Upprättad av**  
**Dokumentreferens**

RegNo 556767-9849  
Strategiskt vägval bussdepåer  
30039908  
Hallandstrafiken AB  
1.0  
2022-12-30  
Margareta Lindeberg  
\\sweco.se\se\got01\projekt\27201\30039908\_strategiskt\_vägval\_bussdepåer\000\_strategiskt\_vägval\_bussdepåer\10\_ original\rapport strategiskt vägval bussdepåer ver 1.0.docx

# Innehållsförteckning

1.	Inledning .....	5
1.1	Bakgrund, syfte, avgränsningar .....	5
2.	Dagens situation .....	6
2.1	Kollektivtrafiknät .....	6
2.2	Fordonstyper .....	9
2.3	Depåer .....	9
3.	Trafik- och samhällsutveckling .....	10
3.1	Kommunala utvecklingsplaner i Halmstad .....	10
3.2	Kommunala utvecklingsplaner i Varberg .....	12
3.3	Framtida resandevolymer och fordonstyper .....	13
4.	Framtida krav på depåer .....	14
4.1	Lokalisering .....	14
4.1.1	Beräkningsexempel tomkörningskostnader .....	14
4.2	Funktioner .....	15
4.3	Drivmedel .....	15
4.4	Ytbehov Halmstad .....	17
4.5	Ytbehov Varberg .....	17
5.	Omvärldsbevakning .....	18
5.1	Västra Götalandsregionen .....	18
5.1.1	Exempel Göteborg, Vädermotet .....	18
5.2	Region Jönköpings län .....	19
5.2.1	Exempel Jönköping, Ljungarum .....	19
5.3	Region Kronoberg .....	20
5.3.1	Exempel Växjö, Norremark .....	20
6.	För- och nackdelar med att äga bussdepåer .....	21
6.1	Fördelar med eget ägande .....	21
6.2	Nackdelar med eget ägande .....	21
7.	Slutsatser om eget ägande .....	22
7.1	Halmstad .....	22
7.2	Varberg .....	23
7.3	Falkenberg .....	24
7.4	Laholm .....	24
8.	Rekommendationer .....	25
9.	Referenser, källor .....	26



# Sammanfattning

I denna rapport beskrivs övergripande om nuvarande och framtida kollektivtrafikvolym och behov av depåer i Halmstad och Varberg, för- och nackdelar med trafikhuvudmannaaägande av depåer samt en omvärldsbevakning av pågående eller nyligen etablerade bussdepåer.

Framtida behov av fordon år 2040 har beräknats utifrån en trendframskrivning med cirka 2% ökning i snitt per år, uppdelat på cirka 3% ökning per år för stadstrafik och cirka 1% ökning per år för regiontrafik. Beräkningen resulterar i cirka 100-120 fordon för Halmstads trafikområde, beroende på scenario och antal linjer med ledbuss. Av dessa är cirka 45-60 stadsbussar och 45-60 regionbussar. Ledbussar i stadstrafik kan minska behovet med uppemot 15 stadsbussar. Motsvarande beräkning för Varberg resulterar i cirka 45-50 fordon, varav cirka 15-20 stadsbussar. Ledbussar i stadstrafik kan minska behovet med endast ett fåtal stadsbussar vilket har lett till antagandet att inte räkna med ledbussar för stadstrafiken i Varberg.

Ett viktigt argument för att placera en bussdepå så nära linjenätets knutpunkt som möjligt är att det är förknippat med kostnader för tomkörning. För att tydliggöra dessa kostnader har ett beräkningsexempel tagits fram.

I ett scenario med ett avstånd från depå till trafikens startpunkt på fem kilometer genererar tomkörningen en schablonmässigt beräknad kostnad på 110 miljoner kronor under en avtalsperiod på tio år.

En lokalisering som underlättar för eventuell omställning mellan olika drivmedel kan vara betydelsefull för att minimera tiden för etablering och driftsättning av ny depå. Det kan vara mer eller mindre komplicerat att säkerställa tillgången till kapacitetsstark laddinfrastruktur om all trafik ska ställas om till eldrift i samband med ett avtalskifte.

Ytbehovet för depåuppställning av cirka 100-120 bussar inklusive depåbyggnad med verkstad och tvätthall är enligt en omvärldsbevakning cirka 50 000 kvm. Investeringskostnaderna för regioner som har byggt en depå i den storleken har varierat och beror av förutsättningarna för platsen. Uppgifter finns om investeringar som kan variera mellan 200 och 500 miljoner kr.

Ytbehovet för depåuppställning av cirka 50 bussar inklusive depåbyggnad med verkstad och tvätthall är enligt en omvärldsbevakning cirka 20 000 kvm. Investeringskostnaderna för regioner som har byggt en depå i den storleken har varierat och beror av förutsättningarna. Uppgifter finns om investeringar på uppemot cirka 200 miljoner kr.

Sammantaget är det av vikt att i ett tidigt skede skapa en strategisk inriktning i fråga om placering, funktioner, utrymmesbehov drivmedelsförsörjning samt ägandeförhållande gällande framtida depåer. Huvudsakliga argument är rådighet, planeringsbarhet, funktioner och arbetsmiljö

Nästa steg i processen för Hallandstrafiken är att få ett politiskt beslut och ett uppdrag om att initiera en inventering och utreda möjligheterna för en ny depåplacering i Halmstad. Det är troligt att det i så fall blir Regionfastigheter som kommer att äga projektet med underlag och krav från Hallandstrafiken.

# 1. Inledning

Inför kommande upphandling av busstrafik i Halland önskar Hallandstrafiken utreda behovet av ytor för bussdepåer och trafikoperatörernas förutsättningar att själva omhänderta detta behov. Inom utredningen har andra trafikhuvudmän och en bussentreprenör kontaktats för att samla in erfarenheter i frågan om funktioner och innehåll på depåer och i frågan om fördelar och nackdelar med att trafikhuvudmannen äger depåer.

I denna rapport beskrivs övergripande om nuvarande och framtida kollektivtrafikvolymerna och behov av depåer i Halmstad och Varberg, för- och nackdelar med trafikhuvudmannäggande av depåer samt en omvärldsbevakning av pågående eller nyligen etablerade bussdepåer.

Studien ska ge ett övergripande stöd för strategiska vägval i frågan om ägande av bussdepåer i framtida trafikavtal och det kan finnas behov av ytterligare utredningar i ett senare skede.

## 1.1 Bakgrund, syfte, avgränsningar

Befolkningsutvecklingen i Halland och den utökning av kollektivtrafik som därmed behövs för att möta ett framtida hållbart resande innebär en utökning av antalet fordon och därmed en förväntad ökning av behovet av depåplatser.

Utredningen har avgränsats till att beskriva en förmodad trafikutveckling i trafikområdena Halmstad och Varberg samt att formulera för- och nackdelar med ett framtida ägande av depåer i dessa städer. Båda kommunerna har presenterat planer för centrum i sina översiktsplaner. De nuvarande depåernas placering och kapacitet kan i framtida upphandlingar komma att förändras utifrån stadsutvecklingsplaner i kommunerna. Placeringen kan även studeras utifrån en ökad andel elektrifierade fordon som medför krav på att säkerställa kapacitet i kraftförsörjningen till en elbussdepå.

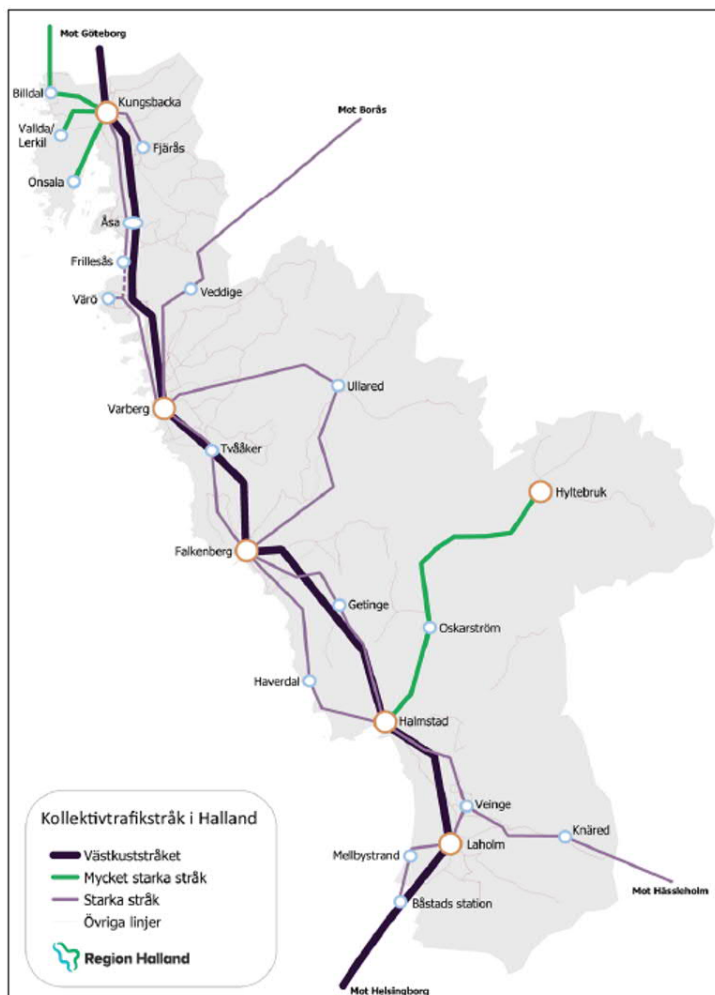
Sammantaget är det av vikt att i ett tidigt skede skapa en strategisk inriktning i fråga om placering, funktioner, utrymmesbehov drivmedelsförsörjning samt ägandeförhållande gällande framtida depåer. Syfte med utredningen är att ta fram ett beslutsunderlag för framtida inriktning för bussdepåer i region Halland.

## 2. Dagens situation

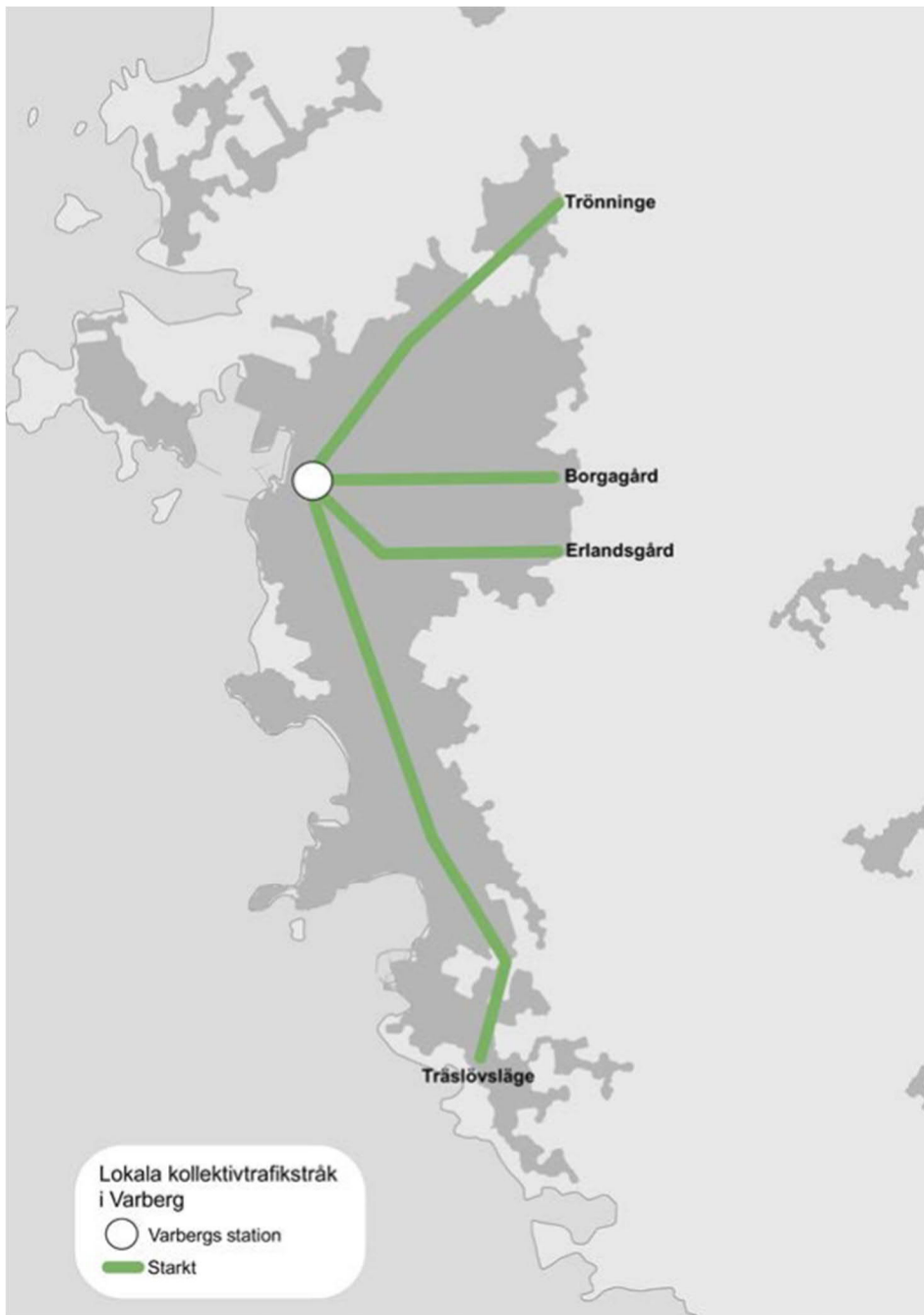
Hallandstrafiken har idag trafikavtal med Nobina AB avseende stads- och regionbusstrafiken (huvudlinjerna) i Halland. Dessa trafikavtal löper ut 2030 och ska upphandlas under 2028-2029. Sammantaget omfattar denna trafik cirka 150 bussar fördelat på de fem trafikområdena; Halmstad, Varberg, Falkenberg, Laholm och Hyltebruk. Flera mindre aktörer kör regiontrafik (övriga linjer) och skoltrafik.

### 2.1 Kollektivtrafiknät

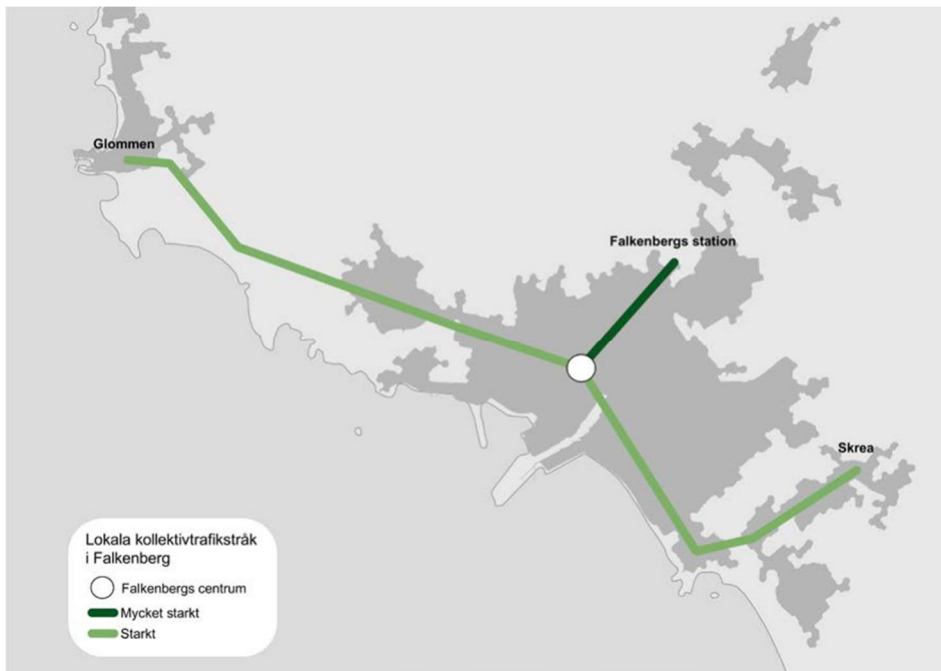
Dagens kollektivtrafikstråk i Halland i de områden som utredningen omfattar illustreras i kartor nedan. Dagens trafik är uppbyggt med flera starka kollektivtrafikstråk med regiontrafik kombinerat med stadstrafik i Halmstad, Varberg, Falkenberg och Laholm.



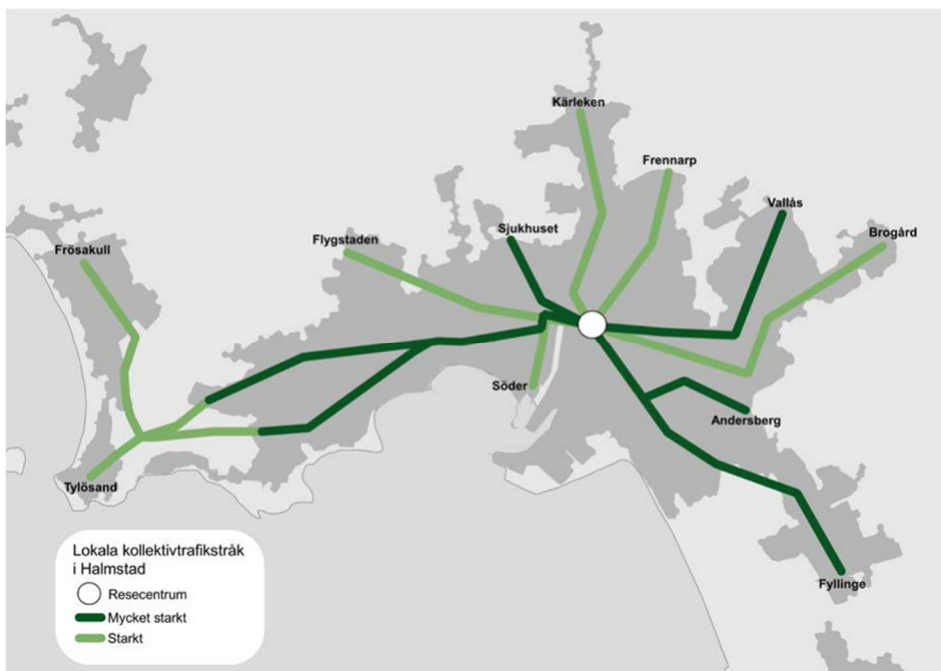
Figur 1 Dagens kollektivtrafiknät i Halland. (Bildkälla: Regionalt trafikförsörjningsprogram Halland 2021-2025)



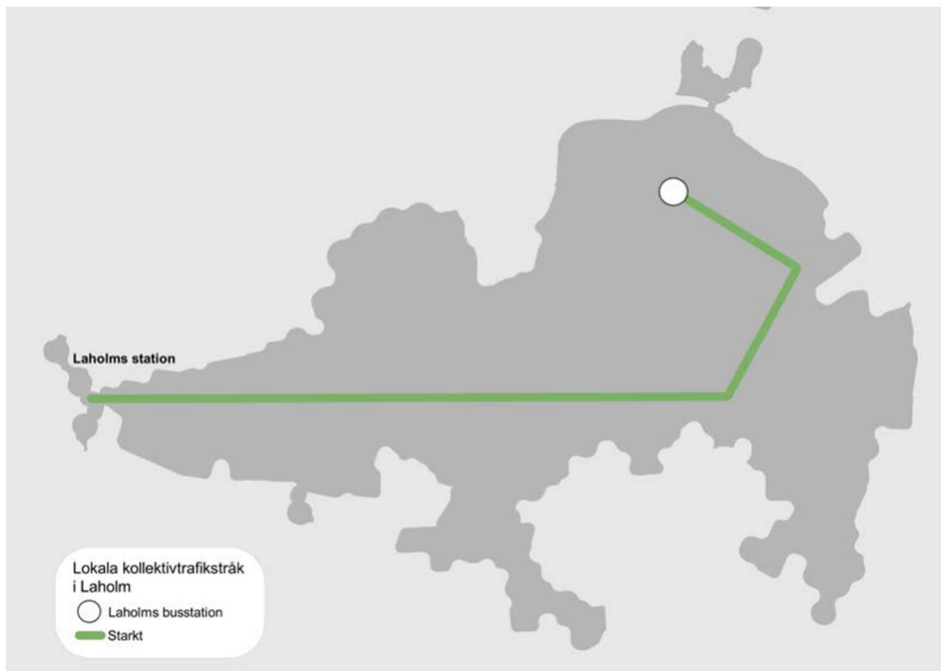
Figur 2 Dagens lokala kollektivtrafikstråk i Varberg. (Bildkälla: Regionalt trafikförsörjningsprogram Halland 2021-2025)



Figur 3 Dagens lokala kollektivtrafikstråk i Falkenberg. (Bildkälla: Regionalt trafikförsörjningsprogram Halland 2021-2025)



Figur 4 Dagens lokala kollektivtrafikstråk i Halmstad. (Bildkälla: Regionalt trafikförsörjningsprogram Halland 2021-2025)



Figur 5 Dagens lokala kollektivtrafikstråk i Laholm. (Bildkälla: Regionalt trafikförsörjningsprogram Halland 2021-2025)

## 2.2 Fordonstyper

Trafiken utförs av normalbussar i stadstrafiken, där andelen fordon som drivs med el uppgår till 25 %. Regiontrafiken utförs av boggibussar. Det finns även ett fåtal komfortbussar som trafikerar sträckan Halmstad-Hyltebruk.

Tabell 1 Antal fordon uppdelat på olika trafikeringsområden i nuvarande trafikavtal.

Ort	Stadstrafik	Regiontrafik	Reservfordon	Summa
Halmstad	41	39	6	86
Varberg	11	20	3	34
Falkenberg	9	8	1	18
Laholm	3	3		6

## 2.3 Depåer

De flesta fordon är stationerade i de större städerna, med kompletterande fordonsuppställning av enstaka fordon på andra platser. Trafikoperatörerna ansvarar själva för depåerna.

Depåerna i Halmstad och Varberg innehåller uppställningsplatser med möjlighet att tanka och ladda fordon, verkstadshall, städ- och tvätthall, personalutrymme och trafikledningsutrymme medan det på depåerna i Falkenberg och Laholm erbjuds uppställning, tankning och personalutrymme.

## 3. Trafik- och samhällsutveckling

En utökad och stärkt kollektivtrafik verkar för att uppnå städernas ambitioner om en ökad marknadsandel för kollektivtrafik. Som medel för att nå målet behövs fler fordon och förbättrad infrastruktur för kollektivtrafiken. Infrastrukturåtgärder kan förbättra framkomligheten i gatunätet och tillgängligheten vid hållplatser men även säkerställa kapaciteten i bussdepåer.

### 3.1 Kommunala utvecklingsplaner i Halmstad

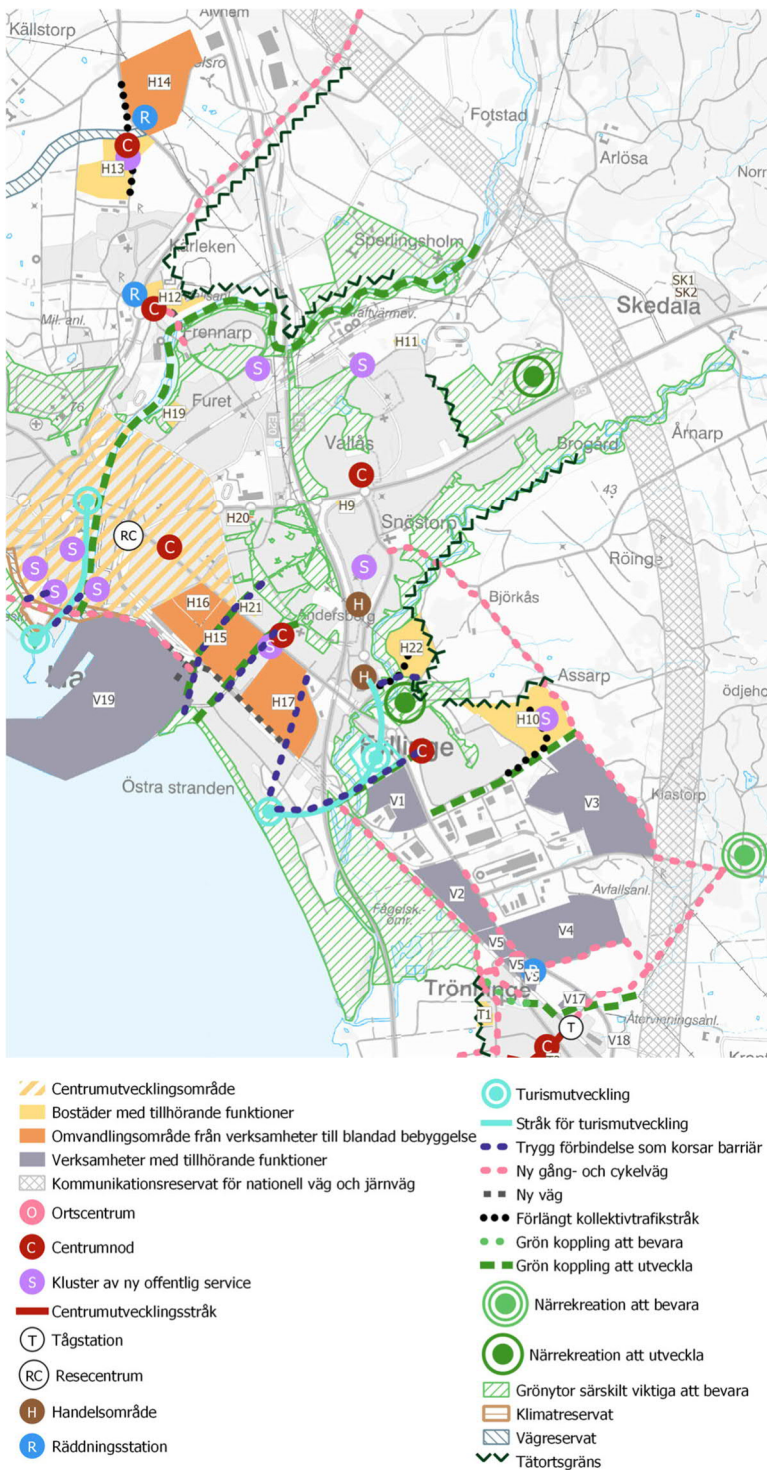
Halmstad ska växa till cirka 150 000 invånare år 2050 och kommunen har med sin nya översiktsplan, Framtidsplan 2050, presenterat att det område där dagens bussdepå ligger ska vara ett område för centrumutveckling. En sådan uttalad utvecklingsplan innebär ofta att verksamheter flyttas från området successivt och det kan bli allt svårare att upprätthålla tillgänglighet till ytor för de verksamheter som inte ryms inom begreppet centrumutveckling. Hur snabbt denna omställning sker är beroende av flera faktorer och fastighetsägaren tillsammans med kommunen spelar en viktig roll.

Kommunen konstaterar i sin transportplan mot 2050 att en välfungerande bussdepå krävs för ett fungerande bussystem och att placeringen av dagens depå inte är framtidssäkrad.

Kommunen ser att det är Region Halland i egenskap av kollektivtrafikmyndighet som bör ta initiativ till en lokaliseringsutredning av en framtida flytt av bussdepån. I denna utredning bör även ägarfrågan ingå. Kommunen konstaterar att funktionen depå är nödvändig att upprätthålla men att det också är en yrkrävande verksamhet. Det kan bli aktuellt med en lokalisering som inte är lika centrumnära som dagens placering.



Figur 6 Föreslagen inriktning för starka stråk i staden. (Bildkälla: Halmstads Plan för transportsystemet, del 2: Transportplan mot 2050)



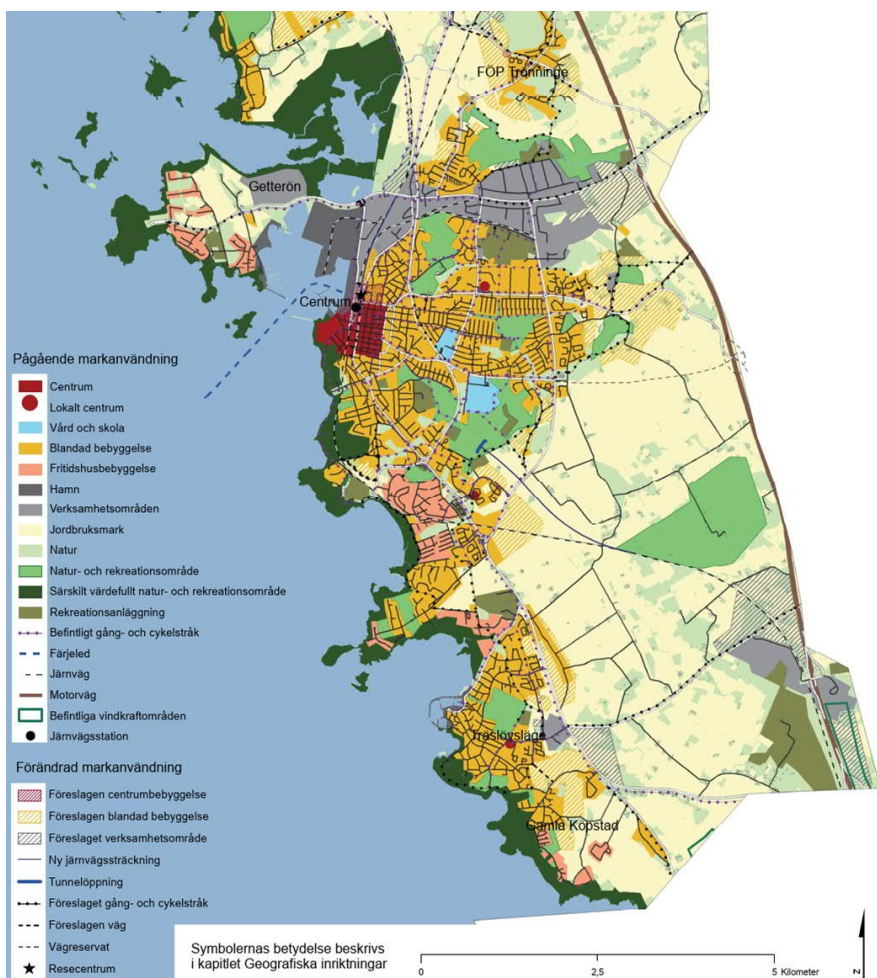
Figur 7 Stadens kommunikationer. (Bildkälla: Halmstads Översiktsplan, Framtidsplan 2050)



## 3.2 Kommunala utvecklingsplaner i Varberg

Varbergs kommun arbetar med en stadsomvandling i samband med att järnvägen och centralstationen läggs i tunnel under staden.

I området kring nuvarande bussdepå kvarstår markanvändningen oförändrad i kommunens översiktsplan vilket ger en möjlighet för fortsatt utveckling av depån inom samma område vid ett utökat behov. Nuvarande depåplacering medför dock en körtid mellan depå och resecentrum som är relativt lång och en depåplacering närmare resecentrum hade långsiktigt varit att föredra.



Figur 8 Fördjupad översiktsplan, Varberg, Mark och vattenanvändning. (Bildkälla Varbergs Översiktsplan, Fördjupning för stadsområdet 2010-06-15, Mark- och vattenanvändning)

### 3.3 Framtida resandevolymer och fordonstyper

För att bedöma behovet av antal fordon i kommande trafikavtal år 2040 har en trendframskrivning gjorts utifrån tidigare avtal och utifrån fordonsvolymer i tidigare och nuvarande avtal. I avtalet från 2010 trafikerades Halmstad med 32 stadsbussar och i nuvarande avtal trafikerar 41 stadsbussar samma område. Motsvarande siffror var för Varberg 5 stadsbussar år 2010 och 11 stadsbussar i nuvarande avtal.

Halmstads kommun har i sin transportplan mot 2050 angett en hög ambition om att marknadsandelen för kollektivtrafikresandet ska öka från 11% år 2018 till 14% år 2040. I denna utredning har olika beräkningsscenarior tagits fram för att kunna bedöma framtida fordonsbehov, dels genom att studera kommunernas utvecklingsplaner och genom att studera vilken utvecklingstrend som har skett de närmaste åren bakåt i tiden. Som en referens har Västra Götalandsregionen och Västtrafik tillämpat en utvecklingstrend om cirka 2% utökning av resandet per år.

Framtida behov av fordon år 2040 har beräknats utifrån en trendframskrivning med cirka 2% ökning i snitt per år, uppdelat på cirka 3% ökning per år för stadstrafik och cirka 1% ökning per år för regiontrafik. Beräkningen resulterar i cirka 100-120 fordon för Halmstads trafikområde, beroende på scenario och antal linjer med ledbuss. Av dessa är cirka 45-60 stadsbussar och 45-60 regionbussar. Ledbussar i stadstrafik kan minska behovet med uppemot 15 stadsbussar. Motsvarande beräkning för Varberg resulterar i cirka 45-50 fordon, varav cirka 15-20 stadsbussar. Ledbussar i stadstrafik kan minska behovet med endast ett fåtal stadsbussar vilket har lett till antagandet att inte räkna med ledbussar för stadstrafiken i Varberg.

Hur många fordon som kommer att ingå i framtida avtal beror även på sammansättningen av fordonstyper och det är i dagsläget inte klart hur fördelningen av fordonstyper ser ut år 2040. Det kan bli aktuellt med ledbuss i Halmstad stadstrafik på någon eller ett fåtal av linjerna. Antaganden om framtida fordonsvolymer illustreras i Tabell 2.

Tabell 2 Beräknat antal fordon uppdelat på olika trafikeringsområden i kommande trafikavtal 2040.

Ort	Stadstrafik	Regiontrafik	Reservfordon	Summa
Halmstad	59	47	11	117
Halmstad, med ledbussar	47	47	9	103
Varberg	16	24	4	44
Falkenberg	13	10	2	25
Laholm	4	4	1	9

## 4. Framtida krav på depåer

### 4.1 Lokalisering

Det finns flera fördelar med att placera en depå dels centralt med kort körtid till resecentrum eller bussterminal, dels i närheten av den sträckning där busslinjerna trafikerar. Det blir då enkelt för personal och förare att ta sig till och från depån och kan innebära att det är lättare att rekrytera personal dit. Samtidigt är det enkelt vid planering av trafiken att kunna räkna med en kort inställelsetid för en eventuell ersättningsbuss vid behov.

En lokalisering som underlättar för eventuell omställning mellan olika drivmedel kan vara betydelsefull för att minimera tiden för etablering och driftsättning av ny depå. Det kan vara mer eller mindre komplicerat att säkerställa tillgången till kapacitetsstark laddinfrastruktur om all trafik ska ställas om till eldrift i samband med ett avtalskifte.

#### 4.1.1 Beräkningsexempel tomkörningskostnader

Ett viktigt argument för att placera en bussdepå så nära linjenätets knutpunkt som möjligt är att det är förknippat med kostnader för tomkörning. För att tydliggöra dessa kostnader har ett beräkningsexempel tagits fram.

I ett scenario med ett avstånd från depå till trafikens startpunkt på fem kilometer genererar tomkörningen en schablonmässigt beräknad kostnad på 110 miljoner kronor under en avtalsperiod på tio år.

Beräkningsexemplet bygger på schablonkostnader baserat på dagens fordonsvolym och trafikering enligt nuvarande avtal och ett scenario om att fordonen skulle köra ut från depån på morgonen, in i depå mitt på dagen, ut igen på eftermiddagen och in i depå över natten.

Redan i dagens nuvarande trafikavtal förekommer det tomkörningar från depå till den hållplats där turen startar, vilket i stadstrafiken är i ändhållplatserna. För regiontrafiken startar turena idag vid resecentrum.

Tabell 3 Tomkörningskostnader, beräkningsexempel.

Avstånd från depå	Körtid	Kostnad per vardag	Kostnad per år
1 km	2,5 min	7 000 kr	2,25 mkr
2 km	5 min	14 000 kr	4,5 mkr
5 km	12 min	34 000 kr	11 mkr

## 4.2 Funktioner

En strategisk depå som erbjuder full service har vanligtvis möjlighet att innehålla dessa funktioner:

- Depåplatser vid ramp för samtliga bussar i trafikavtalet.
- Tankning och/eller el-laddning vid ramp eller inom depåytan
- Verkstadshall (en verkstadshall per 13 bussar tillämpas i Göteborg, 1 per 10 bussar tillämpas i Stockholm)
- Städ- och tvätthall (en eller flera)
- Personalutrymme inklusive omklädningsrum
- Trafikledningsutrymme
- Parkeringsplatser för personal

## 4.3 Drivmedel

Inom nuvarande trafikavtal körs cirka 25% av stadsbussarna på el. Det är rimligt att tänka sig en framtida fördelning av drivmedel för busstrafiken i Halland mellan eldrivna fordon och fordon som drivs med flytande bränsle.

Hur fördelningen procentuellt kommer att se ut i kommande trafikupphandling är i dagsläget för tidigt att säga. Hallandstrafikens fordon kör i nuvarande avtal även på diesel och bussarna tankas på depåerna i Halmstad, Varberg, Falkenberg och Laholm.

Räckvidden för elbussar förbättras successivt i takt med att effektivare batterier utvecklas. I skrivande stund är det rimligt att planera för att en elbuss i stadstrafik har en räckvidd om cirka 25 mil. Omloppslängden för en busslinje är en viktig faktor för om bussen kan laddas på depå en gång per trafikdygn eller om det krävs tätare laddningar. Därmed kan eventuellt behov av fasta laddningspunkter längs busslinjen, pantografer eller dylikt, minska framgent.

För en ökad andel eldrivna fordon i framtida trafikavtal är det viktigt att välja laddningsstrategi i tidigt skede och koppla till krav på batteristorlek och budget för investeringar i laddinfrastruktur.

Kombinationer av att ladda i depå och ute på linjen kan behövas om bussen har ett långt linjeomlopp så att laddning kan säkerställas, alternativt om depån ligger långt från linjens sträckning. Batterikapaciteten kan minskas om snabbaddning kan ske längs linjen.

Etablering av snabbaddare, pantografer, längs linjesträckningen kan vara en lång process och kräva bygglov.

Samtidig laddning på depå för i storleksordningen 50-100 bussar över natten kan behöva en utökad kapacitet i det lokala nätet för att säkerställa laddning.

På depå kan det förutom långsam laddning nattetid behövas kompletterande snabbaddare om en buss snabbt behöver tas ut på en linje för att ersätta annat fordon.

De elbussar som idag trafikerar inom nuvarande trafikavtal laddas enbart på depå. I avtalet är kravställt med 25% eldrift.

Laddning kan ske antingen konduktivt (via kontakt) eller induktivt (trådlöst). Konduktiv laddning är vanligast idag och kan ske med plug-in, pantograf eller genom överliggande trådar.

Plug-in innebär att en kabel används för laddning som ansluts manuellt. Denna teknik används främst vid depåladdning.

Pantografer används främst vid snabbaddning på hållplatser längs busslinjen och laddning sker då konduktivt automatiskt. Pantografer kan antingen vara överliggande eller placeras under bussen.

Överliggande trådar, trådbuss, innebär att bussen får sin drivkraft direkt från trådarna. Det finns även trådbussar som kan köra sträckor utan kontakt med trådarna, dessa laddar sitt batteri när de kör på sträckor med överliggande trådar.



Bild 1 Elbuss som laddas. (Bildkälla: Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021-2025, Region Halland)

## 4.4 Ytbehov Halmstad

Dagens trafik utförs av totalt 86 fordon uppdelat på 41 fordon i stadstrafik och 39 fordon i regiontrafik samt 6 reservfordon.

Framtida behov av fordon år 2040 utifrån trendframskrivning med cirka 2% ökning i snitt per år, uppdelat på cirka 3% ökning per år för stadstrafik och cirka 1% ökning per år för regiontrafik resulterar i cirka 100-120 fordon, beroende på scenario och antal linjer med ledbuss. Av dessa är cirka 45-60 stadsbussar och 45-60 regionbussar. Ledbussar i stadstrafik kan minska behovet med uppemot 15 stadsbussar.

För att få plats med bussuppställning är det önskvärt med en markyta för depå som har plats för 100-120 fordon för framtidssäkring, inklusive ledbussar och uppställning för ett mindre antal fordon från andra områden/avtal. Depån kan initialt byggas för ett färre antal fordon, med möjlighet att bygga ut över tid.

Ytbehovet för depåuppställning av cirka 100-120 bussar inklusive depåbyggnad med verkstad och tvätthall är enligt en omvärldsbevakning cirka 50 000 kvm. Investeringskostnaderna för regioner som har byggt en depå i den storleken har varierat och beror av förutsättningarna för platsen. Uppgifter finns om investeringar som kan variera mellan 200 och 500 miljoner kr.

Om det är svårt att hitta yta centralt för en större depå finns det olika sätt att fördela antalet platser, till exempel att låta stadsbussar stå vid en central depå och regionbussarna vid en depå längre från centrum eller att låta vissa linjer ha satellituppställning, det vill säga att bussar är uppställda i närheten av linjernas starthållplatser. Detta medför samtidigt en risk för att dubbla investeringar i viss mån behöver göras.

## 4.5 Ytbehov Varberg

Dagens trafik utförs av totalt 34 fordon uppdelat på 11 fordon i stadstrafik och 20 fordon i regiontrafik samt 3 reservfordon.

Framtida behov av fordon år 2040 utifrån trendframskrivning med cirka 2% ökning i snitt per år, uppdelat på cirka 3% ökning per år för stadstrafik och cirka 1% ökning per år för regiontrafik resulterar i cirka 45-50 fordon, varav cirka 15-20 stadsbussar. Ledbussar i stadstrafik kan minska behovet med endast ett fåtal stadsbussar vilket har lett till antagandet att inte räkna med ledbussar för stadstrafiken i Varberg.

För att få plats med bussuppställning är det önskvärt med en markyta som har plats för 50 fordon för att kunna hantera framtida behov, inklusive ledbussar och uppställning för ett mindre antal fordon från andra områden/avtal.

Ytbehovet för depåuppställning av cirka 50 bussar inklusive depåbyggnad med verkstad och tvätthall är enligt en omvärldsbevakning cirka 20 000 kvm. Investeringskostnaderna för regioner som har byggt en depå i den storleken har varierat och beror av förutsättningarna. Uppgifter finns om investeringar på uppemot cirka 200 miljoner kr.

## 5. Omvärldsbevakning

### 5.1 Västra Götalandsregionen

I Västra Götalandsregionen arbetar Västtrafik och Västfastigheter gemensamt med att planera och etablera, äga och driva strategiska bussdepåer, utifrån ett styrelsebeslut 2020 om en ny målbild för strategiska bussdepåer. Det innebär i korthet att skapa rådighet över depåer som försörjer stadstrafik och områdestrafik i de fem pendlingsnaven i regionen, express- och stombusstrafik i Göteborgsområdet samt framtida metro- och citybusstrafik. Rådigheten innebär att Västra Götalandsregionen kan antingen villkora eller anvisa i upphandlingen att depån används.

Inom Västra Götalandsregionen finns omkring 50 depåer varav fem ägs och/eller förvaltas av Västfastigheter.

#### 5.1.1 Exempel Göteborg, Vädermotet



Bild 2 Planerad bussdepå, Göteborg, Vädermotet. (Bildkälla: Västtrafiks styrelsehandling, förstudie Bussdepå Vädermotet)

Plats: Vädermotet, västra Hisingen, väster om Lundbytunneln, nära väg 155 och Hisingsleden	Antal bussplatser: 90 st.
Markyta: 35 000 kvm	Bränsletyper: El
Byggnadens yta: 5 000 kvm	Verkstadsplatser: 6 st.
Fordonstyper: upp till 21 m (möjlighet för några 25m långa bussar med genomkörning)	Tvättthall, platser: 2 st.
Kostnad: bedömd 500 mkr (inkl fastighetslösen)	Städhall, platser: 2 st.
Planeringsläge: Förstudie 2021	Trafikledning och personalutrymme: Ja
	Personalparkering: 90 st.
	Arkitekt: Abako

## 5.2 Region Jönköpings län

I Region Jönköpings län har Jönköpings länstrafik och Regionfastigheter samarbetat med att etablera en bussdepå för stadstrafiken i ett strategiskt läge. Betydelsefulla argument för eget ägande var att likställa förutsättningarna för anbudslämnare och att säkerställa en bra placering i närheten av linjernas startpunkter.

För att möta trafikutvecklingen krävdes att depåkapaciteten för stadstrafiken utökades vilket inte var möjligt vid den tidigare depån som bedömdes vara för liten.

Det har inte varit aktuellt för regionen att äga depåer i andra städer.

### 5.2.1 Exempel Jönköping, Ljungarum



Bild 3 Bussdepå Jönköping, Ljungarum (Bildkälla: Region Jönköpings län, Pressmeddelande Bussdepå Jönköping Ljungarum)

Plats: Ljungarum, närhet till stomlinje och infrastruktur, stråket Huskvarna - Råslätt	Bränsletyper, el och biogas (flaklevereras), även HVO i liten utsträckning
Körtid till Resecentrum: 11 min	Verkstadsplatser: Ja
Markyta: 53 000 kvm	Tvätt och städ, platser: 2 st.
Byggnadens yta: 5 200 kvm	Personalutrymme: Ja
Antal bussplatser: 120 st., kan byggas ut till 150 st.	Trafikledning: Ja
Fordonstyper: 80% ledbussar	
Kostnad: 200 mkr (exkl. fastighetslösen)	
Planeringsläge: I drift sedan 2021	Arkitekt: White



## 5.3 Region Kronoberg

I region Kronoberg har den nya depån i Växjö planerats för att bussarna ska kunna köra utan backrörelser inne på depåytan. Stadstrafiken planeras att köras med enbart elbussar från och med nästa avtalsperiod som börjar 2023.

Biogasbussarna som kör i landsbygdstrafik tankas fortfarande vid kommunens biogasverk.

### 5.3.1 Exempel Växjö, Norremark



Bild 4 Planerad bussdepå Växjö, Norremark. (Bildkälla: Lokaltidningen Växjö/Alvesta med bildhänvisning till Region Kronoberg)

Plats: Växjö, Norremark	Bränsletyper: El
Markyta: cirka 30 000 kvm	Verkstadsplatser, tvätt och städ: Ja, 6 st.
Byggnadens yta: cirka 4 700 kvm	Personalutrymme: Ja
Skärmtak yta: cirka 6 000 kvm	Personalparkering: Ja
Antal bussplatser: 60 st. under tak, 20 st. utan tak	Trafikledning: Det finns möjlighet till ytor för det
Fordonstyper: - (möjlighet med genomkörning)	
Kostnad: bedömd 213 mkr (inkl fastighetslösen)	
Planeringsläge: Genomförande, beräknas färdigställt sommaren 2023	Arkitekt: Sweco

## 6. För- och nackdelar med att äga bussdepåer

Inom utredningen har en enkel sökning på internet genomförts av hur några olika trafikhuvudmän i Sverige formulerar argument för att äga bussdepåer. Kompletterat med de erfarenheter som inhämtats från både trafikhuvudmän, entreprenörer och fastighetsägare genom intervjuer.

### 6.1 Fördelar med eget ägande

De trafikhuvudmän som har valt att själva äga bussdepåer har en positiv bild av att det underlättar i trafikupphandlingsprocessen och under avtalstiden. De fördelar som uttalats är framför allt att eget ägande medför rådighet över mark och långsiktighet för trafik- och fastighetsutveckling.

Tillgång till omloppsnära markyta för depåuppställning är det viktigaste motivet för att undvika tomkörning utifrån ekonomi, miljö och ev. laddningssynpunkt. Lokalisering kan vara en osäkerhetsfaktor om marknaden ska lösa behovet, särskilt i större städer – Kommunen/markägaren kan ha konkurrerande planer för centrumnära ytor.

Eget ägande av bussdepå ger tydliga planeringsförutsättningar för trafiken på lång sikt och konkurrensneutralitet vid upphandling. Det blir samma förutsättningar för alla anbudslämnare.

Etableringen av en ny entreprenör vid avtalsstart uppfattas som smidigare om regionen och trafikhuvudmannen kan erbjuda hjälp med att säkerställa kraftförsörjning till elbusladdning på depån.

Möjligheten att kunna styra utformningen av depåer inklusive funktioner och kvalitet ökar med ett eget ägande och långsiktiga satsningar kan därför medföra att depån blir en mer attraktiv arbetsplats.

### 6.2 Nackdelar med eget ägande

Att äga en bussdepå innebär inledningsvis en stor investering. Det innebär även ett behov för regionen att knyta till sig eller utveckla en organisation som kan driva projektet med en lång planeringshorisont och förvalta depån när den är byggd.

I det ekonomiska perspektivet kan tomgångskörningar till och från en depå som ligger med längre körväg från centrum vara en liten kostnad i förhållande till drift- och underhållskostnader av en nybyggd depå som ligger mer centralt.

Ett eget ägande av depå innebär att framtida upphandlingar kommer innehålla krav eller förväntningar på att använda en villkorad eller anvisad depå för operatörerna vilket ger lösningar och mindre flexibilitet för framtida trafikupplägg.

Operatörerna i Halland är vana vid att hitta egna och kostnadseffektiva lösningar för bussdepåplacering.

## 7. Slutsatser om eget ägande

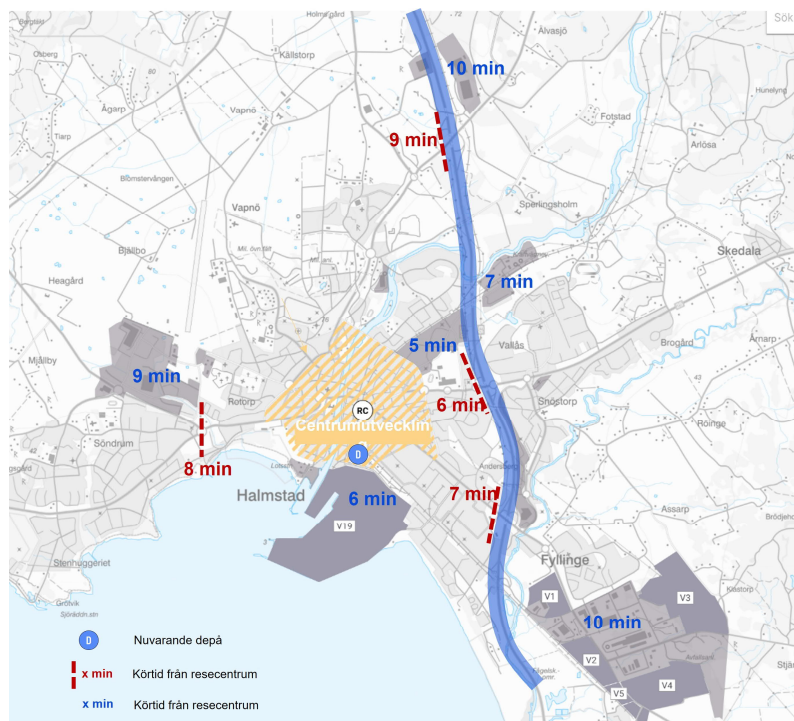
### 7.1 Halmstad

För Halmstad är slutsatsen att det kommer krävas en utökad eller ny depå med tanke på resandeutvecklingen. Hallandstrafiken kommer behöva engagera sig i frågan om var det finns förutsättningar att omvandla, investera eller bygga nytt.

Genom att stora ytor centralt i Halmstad markeras för markanvändning centrumutveckling enligt Halmstads kommuns nya översiktsplan, Framtidsplan 2050, riskerar Hallandstrafiken att på sikt bli av med den bussdepå som nuvarande trafikentreprenör använder.

Nuvarande bussdepå ligger centralt med cirka 5 minuters körväg till resecentrum där trafiken sätts ut. För att bli mer aktiva i frågan om vad som kommer att hända med nuvarande depå och för att säkerställa markyta för depå i ett läge som kan hålla för framtida utvecklingsplaner så kan Hallandstrafiken tillsammans med regionfastigheter välja att gå in med en inriktning om ett framtida eget ägande av depån. En dialog med Halmstads kommun om en lämplig placering blir viktig för att säkerställa en kostnadseffektiv och hållbar kollektivtrafik.

Ett exempel på en intressant placering av en ny depå är vid Larsfrid vilket skulle innebära 5-7 minuters körtid mellan depå och resecentrum. Den långa körtiden från området vid Kistinge skulle innebära högre kostnader för tomkörning och är därmed mindre intressant.



Figur 9 Utvalda delar/lager av Halmstads Översiktsplan Framtidsplan 2050, med markeringar för körtider från Resecentrum. (Bildkälla: Sweco, med underlag från Halmstads Översiktsplan, Framtidsplan 2050)

## 7.2 Varberg

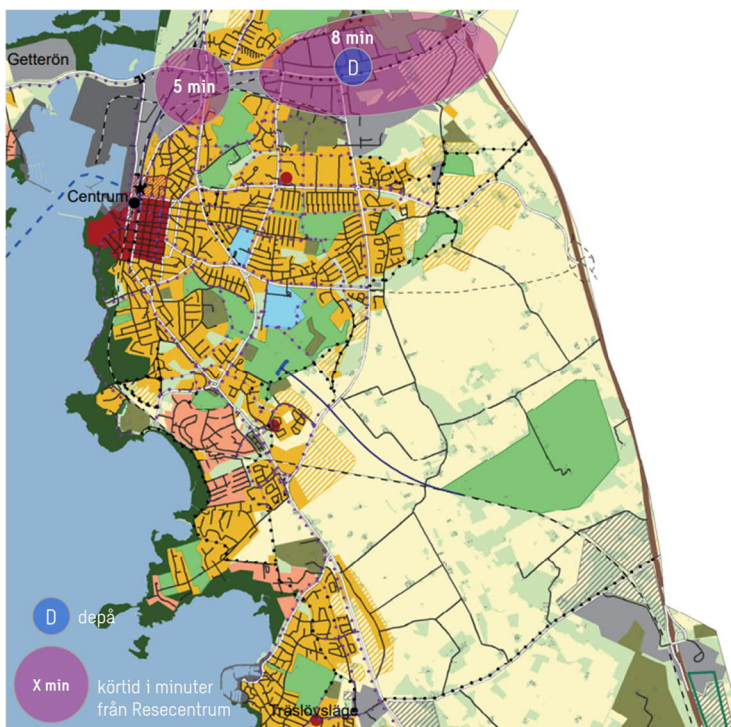
För Varberg är slutsatsen att det skulle vara intressant med en ny depåplacering med kortare tomkörning till resecentrum.

Den nuvarande bussdepån i Varberg ligger inom ett verksamhetsområde som kommunen avser att utveckla vidare, men aningen långt från bussterminalen. Det är cirka 8 minuters körväg från depån till Varbergs centrum. I framtida trafikupphandlingar har troligtvis anbudsgivarna möjlighet att etablera depå med en motsvarande körväg från centrum.

I samband med att Varbergs station byggs om förändras användningen av en del ytor som skulle kunna vara intressanta för att möjliggöra etablering av en bussdepå närmare resecentrum.

Ett exempel på en intressant placering är kring Lassabacka, norr om resecentrum, vilket skulle minska köravståndet mellan depå och centrum jämfört med dagens depåplacering. Körtiden mellan Lassabacka och resecentrum bedöms vara cirka 5 minuter.

En dialog med Varbergs kommun för att resonera om möjligheten till en långsiktig placering av bussdepå blir viktig för att säkerställa en kostnadseffektiv och hållbar kollektivtrafik. För att bli mer aktiva i frågan om att säkerställa markyta för depå i ett läge som kan hålla för framtida utvecklingsplaner så kan Hallandstrafiken tillsammans med regionfastigheter välja att gå in med en inriktning om ett framtida eget ägande av depån.



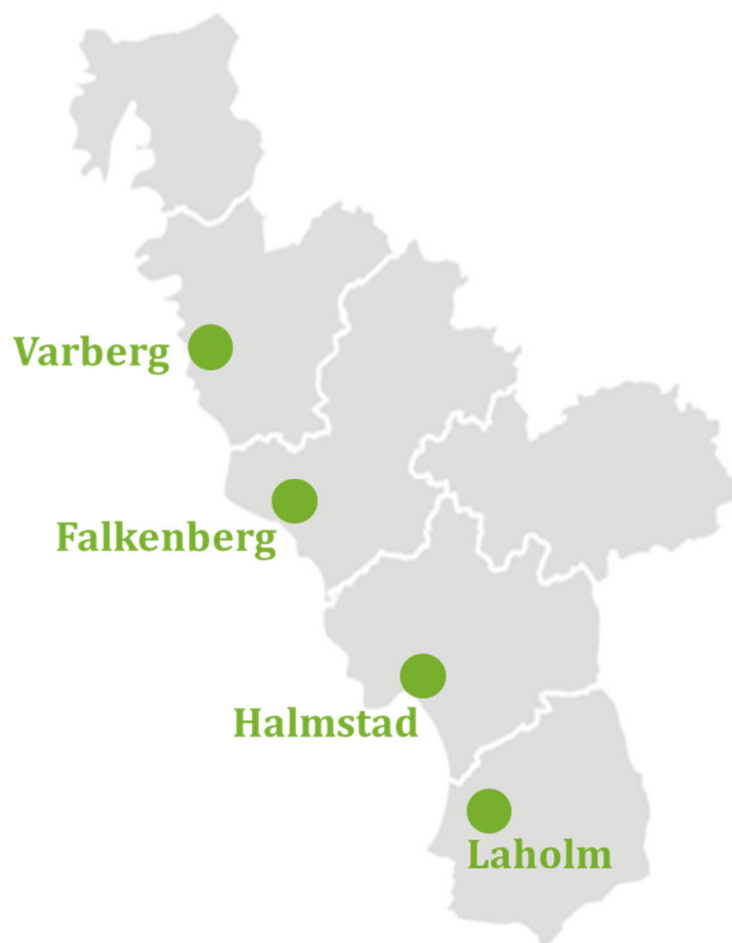
Figur 10 Översiktsbild över möjliga depåplaceringar norr om resecentrum. (Bildkälla: Sweco, med underlag från Varbergs Översiktsplan)

## 7.3 Falkenberg

För framtida trafikupphandlingar som berör trafiken i Falkenberg bedömer Hallandstrafiken det som troligt att anbudsgivarna själva kan tillhandahålla depåplatser. Dagens bussdepå ligger invid bussterminalen vilket är en mycket bra och funktionell placering.

## 7.4 Laholm

För framtida trafikupphandlingar som berör trafiken i Laholm bedömer Hallandstrafiken det som troligt att anbudsgivarna själva kan tillhandahålla depåplatser. Dagens bussdepå ligger på en yta med ett visst avstånd från bussterminalen.



## 8. Rekommendationer

Nästa steg i processen för Hallandstrafiken är att få ett politiskt beslut och ett uppdrag om att initiera en inventering och utreda möjligheterna för en ny depåplacering i Halmstad. Det är troligt att det i så fall blir Regionfastigheter som kommer att äga projektet med underlag och krav från Hallandstrafiken.

*Huvudsakliga argument: Rådighet, planeringsbarhet men eventuellt även funktioner och arbetsmiljö*

*Processen kan ske stegvis och depån kan byggas ut över tid*

- Halmstad** – Äga, för att säkra rådighet och bra läge
- Varberg** – Eventuellt äga, för att säkra rådighet och bra läge
- Falkenberg** – Marknaden löser depå, hänvisa verkstad/tvätt till Halmstad
- Laholm** – Marknaden löser depå, hänvisa verkstad/tvätt till Halmstad



Bild 5 Miljöbild. (Bildkälla: Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021-2025, Region Halland)

## 9. Referenser, källor

Halmstads Översiktsplan, Framtidsplan 2050, Laga kraftvunnen 2022-08-12  
<https://www.halmstad.se/halmstadvaxer/framtidsplan2050kommunenoversiktsplan.n2366.html#h-TadelavFramtidsplan2050>

Halmstads Plan för transportsystemet, del 2: Transportplan mot 2050, Antagen 2022-04-05  
<https://www.halmstad.se/download/18.44ea603017f8e7afb6e1cef5/1649689152920/Antagen%20Plan%20f%C3%B6r%20transportsystemet%20del%202.pdf>

Varbergs Översiktsplan, antagen av Kommunfullmäktige 2010-06-15  
[https://varberg.se/download/18.42e2e0a7143003c9eed68e3/1391705173520/OP\\_kommunen\\_antagen\\_100615.pdf](https://varberg.se/download/18.42e2e0a7143003c9eed68e3/1391705173520/OP_kommunen_antagen_100615.pdf)

Västtrafik styrelsehandling, Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Västfastigheter  
 Förstudie Bussdepå Vädermotet  
[https://www.vasttrafik.se/globalassets/media/dokument/styrelsehandlingar-och-protokoll/moten-2021/mote-22-23-september/nr-10.6-bussdepa-vadermotet\\_forstudie.pdf](https://www.vasttrafik.se/globalassets/media/dokument/styrelsehandlingar-och-protokoll/moten-2021/mote-22-23-september/nr-10.6-bussdepa-vadermotet_forstudie.pdf)

Regionstyrelsens arbetsutskott, förslag till styrelsebeslut, Region Jönköpings län, Jönköpings länstrafik och Regionfastigheter  
[https://www.rjl.se/globalassets/rjl/demokrati/regionstyrelsen/2016/2016-05-10/09\\_rjl2016\\_969\\_bussdepa\\_i\\_jonkoping\\_total.pdf](https://www.rjl.se/globalassets/rjl/demokrati/regionstyrelsen/2016/2016-05-10/09_rjl2016_969_bussdepa_i_jonkoping_total.pdf)

Bildkälla Regionalt trafikförsörjningsprogram för Halland 2021-2025, Region Halland  
<https://www.regionhalland.se/app/uploads/2021/02/Regionalt-Trafikfo%CC%88rso%CC%88rjningsprogram-2021-2025.pdf>

Bildkälla Varbergs Översiktsplan, Fördjupning för stadsområdet 2010-06-15, Mark- och vattenanvändning  
[https://varberg.se/download/18.42e2e0a7143003c9eed9421/1392720949821/OP\\_Markovattenanv\\_karta\\_1.pdf](https://varberg.se/download/18.42e2e0a7143003c9eed9421/1392720949821/OP_Markovattenanv_karta_1.pdf)

Bildkälla Bussdepå Göteborg Vädermotet, Västra Götalandsregionen  
[https://www.vasttrafik.se/globalassets/media/dokument/styrelsehandlingar-och-protokoll/moten-2021/mote-22-23-september/nr-10.6-bussdepa-vadermotet\\_forstudie.pdf](https://www.vasttrafik.se/globalassets/media/dokument/styrelsehandlingar-och-protokoll/moten-2021/mote-22-23-september/nr-10.6-bussdepa-vadermotet_forstudie.pdf)

Bildkälla Bussdepå Jönköping Ljungarum, Region Jönköpings län  
<https://www.rjl.se/nyheter/nyheter-och-pressemedelanden/bussdepa-ljungarum--ett-lyft-for-bussar-och-medarbetare-81820>

Bildkälla Bussdepå Växjö Norremark, Region Kronoberg  
<https://lokaltidningenvaxjo.se/business/smaalands-storsta-laddstation-for-elbussar-vaxer-fram/3089>

Referens Västtrafik, Johan Tallhage  
 Referens Jönköpings Länstrafik, Charles Tholin  
 Referens Arriva, Martin Frennessen  
 Referens Corem, Carl-Johan Berthilsson







**Hallandstrafikens förvaltning**  
**Verksamhetsområde**  
Daniel Modiggård  
Verksamhetschef

**Beslutsförslag**

<b>Datum</b>	<b>Diarienummer</b>
2023-05-22	DNKT230063

**Driftnämnden Kollektivtrafik****Beslutsförslag, Förstudie bussdepå Halmstad****Förslag till beslut**

Driftnämnd Kollektivtrafik beslutar att:

- ge förvaltningen i uppdrag att kontakta Regionfastigheter med förfrågan om att initiera en förstudie om bussdepå i Halmstad. Inlämnad förfrågan innebär att beställande verksamhet godkänner en utredningskostnad upp till 200 tkr.

**Sammanfattning**

Inför kommande upphandlingar av busstrafik i Halland har Hallandstrafiken AB genomfört en utredning som färdigställdes 2022-12-30 avseende behovet av ytor för bussdepåer, inkluderat trafikföretagens förutsättningar att själva omhänderta detta behov. Slutsatsen är att det i Halmstad krävs en utökad alternativt ny bussdepå i samband med start av nya trafikavtal år 2030. Halmstad kommun omnämner i Transportplan 2050 att en välfungerande bussdepå krävs för ett fungerande bussystem, och att placeringen av befintlig bussdepå inte är framtidssäkrad. Nästa steg i processen är att nämnden översänder en förfrågan till Regionfastigheter om att utreda förutsättningarna för en framtidssäkrad bussdepå i Halmstad.

**Bakgrund**

Inför kommande upphandlingar av busstrafik i Halland har Hallandstrafiken AB genomfört en utredning som färdigställdes 2022-12-30 avseende det framtida behovet av ytor för bussdepåer.

### **Slutsatser av genomförd utredning**

Halmstad växer befolkningsmässigt vilket också återspeglas i det kollektiva resandet. För att kunna möta det framtida resbehovet behöver ytor för en bussdepå att säkras långsiktigt och i ett terminalnära läge. Framtida bussdepå i Halmstad kommer att behöva omhänderta både fler, men även längre fordon. Utredningens slutsatser är att marknaden, med trafikföretagen som hyresgäst, kommer att tillgodose kollektivtrafikens behov av bussdepåer i de övriga halländska städerna även bortom 2030.

När Hallandstrafiken har rådighet över bussdepåer skapas konkurrensneutrala villkor för trafikföretagen i anbudsskedet. Anbudsgivarna har därmed likvärdiga förutsättningar vilket bedöms återspeglas i priset genom lägre riskpåslag. Hallandstrafikens upphandlingar av busstrafik har en avtalstid om 8 till 10 år vilket är en kort tid för att säkra långsiktiga fastighetsnära investeringar. Trenden i Sverige är generellt att länstrafikbolagen, i allt högre utsträckning äger strategiska bussdepåer och hyr ut dessa till trafikföretagen inom ramen av ingångna trafikavtal. Samtliga av Hallands grannlän har i större städer säkrat depåkapacitet genom offentligt ägda bussdepåer.

### **Behov av förstudie**

Idag övernattar cirka 80 fordon för stads- och regionbusstrafiken i befintlig bussdepå i centrala Halmstad. Bussdepå bedöms på sikt behöva utökas till 120 fordon, med dagens fordonslängder men även förberett för ledbussar. Ytbehovet har i tidigt skede bedömts till 40 – 50 000 m<sup>2</sup>. Inom fastigheten behövs en underhållsverkstad samt lokaliteter för förare och annan administration. Behovsanalysen behöver innehålla en konkretisering av behovet och hur en bussdepå utformas på bästa sätt. Förstudien behöver även innefatta en lokaliseringsstudie med mål att finna en placering i närhet av resecentrum i Halmstad med resultatet att det skapas mer kostnadseffektiva tomkörningar till och från bussdepån.

### **Övergripande tidplan**

Befintliga trafikavtal avslutas juni 2030 där arbetet med en ny upphandling påbörjas 2027/2028. Arbetet med bussdepå i Halmstad behöver vid denna tidpunkt ha kommit så långt att förutsättningar kan beskrivas i upphandlingsdokumentationen vilken förväntas publiceras för marknaden år 2028.

## Konsekvensbeskrivning

Kollektivtrafiken är ett fördelningspolitiskt verktyg för att skapa jämlika förutsättningar för invånarna och bygga ett hållbart och välintegrerat samhälle. Kollektivtrafiken skapar grundläggande möjligheter för alla människor att mötas, handla, arbeta och studera på jämlika villkor oavsett var man bor. Utan kollektivtrafik skulle stora grupper förlora tillgängligheten till arbetsplatser, skolor, fritidsaktiviteter och service. En bussdepå bidrar till ett mer jämställt samhälle och minskad miljöbelastning genom dess avgörande roll för en väl fungerande och attraktiv kollektivtrafik.

## Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Enligt fastighetsprocessen befinner sig ärendet i idéfasen till ett fastighetsprojekt. Efterföljande behovsanalys med tillhörande förstudie beslutas av Regionfastigheter. Inlämnad förfrågan innebär att beställande verksamhet godkänner en utredningskostnad upp till 200 tkr. Kostnaden belastar Driftnämnd Kollektivtrafik och ryms inom befintlig budgetram för 2023.

## Förvaltning

Andreas Almquist  
Förvaltningschef

Daniel Modiggård  
Chefsstrateg

## Bilaga:

- Strategiskt vägval bussdepåer\_Hallandstrafiken 2022-12-30

## Styrelsens/nämndens beslut delges

- Regionfastigheter